PODER AÉREO EN EL PACIFICO SUROESTE

Tte. General GEORGE C. KENNEY, Jefe de las Fuerzas Aéreas Aliadas en el Pacífico Suroeste

(De "Air Force".)

Las Fuerzas Aéreas fueron la punta de lanza en el ataque aliado en el Pacífico Suroeste. Su función fué: despejar el aire de fuerzas enemigas, destruir las instalaciones terrestres del enemigo, dislocar su sistema de abastecimiento y proporcionar inmediato apoyo a las tropas que avanzaban por tierra.

Despejar el aire significa algo más que superioridad aérea; significa el pleno dominio del aire. Dominio del aire tan absoluto, que hasta los pájaros para poder volar necesitan llevar el distintivo de nuestras Fuerzas Aéreas. Destruir las instalaciones terrestres del enemigo, no sólo es ponerlas fuera de servicio, significa arrasas aeródromos, armamento y tropas. Impedir su abastecimiento, significa cortar tan completa y totalmente sus redes de comunicaciones, que no sólo no puedan volver a tomar la ofensiva, sino que, debido a su incapacidad para proveerse otra vez de los medios necesarios para hacer la guerra, no puedan siquiera sostenerse a la defensiva con éxito.

Era primordial conseguir el dominio del aire; tuvimos que luchar por él, y hemos tenido que mantenerlo, destruyendo a toda costa cualquier avión japonés, ya fuera en vuelo o incendiándolo en los aeródromos.

Al llegar aquí, en julio de 1942, nos hubiésemos sentido felices de no haber tenido que combatir con los japoneses en Australia. Cuando fui por primera vez a Port Moresby tuve la suerte de poder salir del aeródromo antes de que el enemigo pudiera alcanzarme en el suelo, ya que poco después los japoneses volaban sobre el aeródromo y lo ametrallaban.

En este instante se me ocurrieron muchas ideas y forjé muchos planes; pero lo importante fué que este ataque cristalizó en mí la determinación de despejar al enemigo de nuestros cielos, de modo que en el futuro tuviéramos que ir a atacarlo a su propia casa para poder entablar combate con él.

Desde la misma Australia lanzamos incursiones contra Lae y Samaua, usando también los aeródromos que poseíamos todavía en la pequeña parte de la Nueva Guinea, que aún conservábamos en nuestro poder.

Durante el mes de agosto de 1942, los japoneses habían instalado un aeródromo en esta localidad, lo que significaba una verdadera espina para nosotros. Estaba solamente a 160 kilómetros de Port Moresby y los aviones volaban sobre Owen-Stanley, a unos 4.200 metros de altura, sin que pudiéramos—debido al inadecuado sistema de alarma—tener la fortuna de enviarles nuestros cazas. En esta época los japoneses se encontraban a 48 kilómetros de Moresby.

Intervención de la 5.ª Fuerza Aérea.

Nuestros cazas comenzaron a patrullar sobre Buna. Cualquier avión japonés que salía al aire era derribado, y a los que no despejaban se les ametrallaba en el suelo. En el intervalo que dejaban los cazas, los bombarderos pesa-

dos, medios y ligeros perforaban sus pistas, demolían sus fortificaciones, incendiaban los almacenes y ametrallaban al personal. Los japoneses reconstruían y nosotros volvíamos a destruir, derribando e incendiando en el suelo los nuevos aviones que les llegaban de repuesto. Pronto el enemigo se cansó de esta continua acción demoledora y no se molestó ya en rellenar los hoyos de las pistas, pues en sus anteriores intentos habían sacrificado 75 aviones y mucho dinero y horas de trabajo.

Empleando el mismo procedimiento comenzamos las operaciones contra los aeródromos de Salamaua y Lae, y en noviembre habíamos desalojado a los japoneses de nuestras tierras y podíamos ya atacarlos en su propia casa. Mientras tanto, los australianos habían hecho retroceder a las fuerzas terrestres japonesas al otro lado de las montañas, mientras que nosotros, con un completo dominio del aire, pudimos transportar una división americana completa al otro lado de las líneas, atendiendo durante los dos meses siguientes a su total aprovisionamiento por aire, dotando, tanto a las tropas americanas como a las australianas, de alimentos, munición, artillería, "jeeps", refuerzos de tropa y de todo aquello, en fin, que pudiera entrar por la puerta de un C-47. El viaje de regreso se aprovechaba para la evacuación de enfermos y heridos.

En aquella época los japoneses disponían en Rabaul de una base de abastecimiento para las fuerzas destacadas en Bismarck, las Salomón y Nueva Guinea, habiendo constantemente en aquel puerto una flota mercante de 150.000 toneladas y unos 200 aviones en los aeródromos principales, situados en las cercanías de la ciudad. Se nos presentaba bastante trabajo si queríamos desalojarlos. De Rabaul salieron también los convoyes, ocho en total, que trataron de relevar a las fuerzas japonesas en la zona de Buna. Desde el 1 de agosto de 1941 al 2 de enero de 1943, fecha en que cayó Buna en nuestras manos, no solamente se frustraron los intentos que hicieron los japoneses para sacar convoyes de Rabaul a la zona de Buna, sino que, también, casi con seguridad, se hundieron o averiaron gravemente un total de 300.000 toneladas de buques mercantes, que trataron de escapar al bloqueo aéreo. Durante el mismo período destruimos 1.888 aviones japoneses. Mientras tanto, teníamos que conservar y economizar al máximo todo lo que considerábamos como nuestras fuerzas de combate.

Aparte de las enseñanzas derivadas de nuestra lucha por arrebatarnos a los japoneses el dominio del aire, la campaña de Buna nos sirvió para aprender otras valiosas lecciones. Los primeros bombardeos que llevamos a cabo contra los barcos japoneses dieron mal resultado, pues se lograron en ellos pocos impactos, regresando de los mismos nuestras Fuerzas Aéreas con muchas bajas. Para disminuir nuestras pérdidas, ensayamos, momentáneamente, el bombardeo nocturno, con el que conseguimos resultados sorprendentes, ya que, con ayuda de paracaídas luminosos, se pudo hacer bombardeos más bajos que durante el día, y

sin temor a la oposición de la caza japonesa, con lo cual el porcentaje de nuestros blancos aumentó considerablemente.

Un día regresaba a mi base con la idea fija de perfeccionar este sistema de ataque, y a mi llegada me encontré con un escuadrón de "Fortalezas" que regresaba de bombardear un convoy japonés que iba fuertemente escoltado por cazas. Los aviones aterrizaron, algunos sin frenos, otros sin "flaps", y casi todos muy averiados. A un sargento bombardero que salía de su aparato, con más de una docena de impactos en su morro de plexiglás, le pregunté:

—¿Cómo le fué, sargento?

Me respondió:

—General, tengo que conseguir una nueva clase de "vitaminas"; una clase de vitaminas que me haga más fuerte.

Le dije que parecía bastante fuerte. A lo que me contestó, moviendo dubitativamente la cabeza:

—No, General; necesito algo que me haga fuerte, algo que me permita conservar mi cabeza firme durante el trabajo. Porque la pierdo cuando las balas empiezan a perforar la nariz del avión y a zumbiar en mis oídos, mientras estoy bombardeando. Hoy mismo las bombas cayeron cien pies fuera del objetivo, y eso está muy mal. Debería usted darnos una nueva vitamina que nos hiciere sentirnos más fuertes.

Fué entonces cuando me di cuenta de la causa que había hecho que las bombas lanzadas por el sargento cayesen fuera del blanco; su pie estaba vendado; una bala japonesa se lo había herido.

Además de los riesgos del vuelo nocturno, las tormentas tropicales y la artillería enemiga nos estaban causando muchas bajas.

Todavía no se había adelantado gran cosa en lo que se refiere a precisión. El bombardeo con espoletas de retardo nos vino a dar una buena solución. Los ingleses y los alemanes habían hecho lo que ellos llamaban "bombardeo rasante", y en Eglin-Field se habían hecho ensayos de esta nueva forma de ataque con grandes bombas.

Bajo la dirección del Mayor Bill Benn, que fué uno de los más brillantes oficiales de la Quinta Fuerza Aérea, se desarrolló, con magníficos resultados, el ataque rasante con bombas dotadas de espoleta de retardo. Durante varias semanas Benn practicó contra un barco semisumergido, que estaba en las afueras de Port Moresby, todos los métodos de bombardeo, ensayando todas las formas de aproximación, con diversas bombas y espoletas. No nos cupo duda de que el nuevo método era el que necesitábamos. No hubo ninguna dificultad en la elección del tamaño de bombas más conveniente, puesto que se usaron de distintos calibres; únicamente se encontraron dificultades en la elección del retardo que había de darse a la espoleta; pero improvisamos una espoleta australiana, retrasando la explosión por nuestros propios medios. Esta improvisación funcionó bastante bien, hasta que los fabricantes australianos nos hicieron la que exactamente necesitábamos.

Después de que Bill Benn practicó por sí mismo, y tras varios ensayos consiguió la experiencia necesaria, pasó a enseñarles el nuevo método a todo su grupo de *Fortalezas B-17*. Finalmente, en una noche de octubre, dirigió un ataque contra Rabaul, con seis de sus aviones, haciéndolo a

60 metros de altura, y obteniendo un éxito rotundo, ya que hundió seis barcos japoneses y volvió a su base con todos sus aviones. Con esto, el bombardeo de "rebctc" pasó a ser la táctica empleada y la forma segura de destruir barcos, no solamente con el grupo de bombardeo de Bill, sino que fué el sistema empleado por todas las tripulaciones de la Quinta Fuerza Aérea.

Tropezamos, sin embargo, con un inconveniente: el de que no teníamos bastantes bocas de fuego para atacar y barrer el fuego defensivo que nos hacían desde cubierta los barcos japoneses. Las *Fortalezas B-17* no tenían la potencia de fuego que tanto necesitábamos para oponernos al del enemigo, y, al parecer, el reforzarla suponía un trabajo bastante complicado y largo. El *A-20* tenía cuatro ametralladoras de calibre 12,7 mm., pero no tenía bastante radio de acción, ni tampoco podía llevar gran carga de bombas. A su vez, el *B-26* iba a ser reemplazado en nuestro teatro de operaciones por el *B-25*, y, por proceso de eliminación, el *B-25* nos resultaba mejor. Lo acondicionamos para el objetivo que perseguíamos en la siguiente forma: se sacó el puesto de bombardero de la nariz y, en su lugar, se pusieron cuatro ametralladoras de calibre 12,7 milímetros; además, se montaron dos ametralladoras a cada lado del fuselaje. Se sacó la torreta de la parte inferior del fuselaje y se pusieron tanques suplementarios de gasolina; se equilibró el avión para esta nueva distribución de pesos, colocándose plomo donde era necesario. Tan pronto como se completó un grupo de bombarderos ligeros, se empezó a practicar con ellos la nueva táctica.

Seis semanas más tarde, el 3 de marzo, en la batalla del mar de Bismarck, el grupo dirigido por el Mayor Ed. Larner, 12 *B-25 "Strafers"* (de tiro rasante, como nosotros lo llamábamos), llevó a cabo su primera acción, hundiendo 10 barcos japoneses en veinte minutos, con un porcentaje de 50 por 100 de impactos. Con esto había nacido una nueva modalidad de combate para esta forma de la guerra.

Nos apresuramos a transformar del modo ya dicho cada *B-25* que caía en nuestras manos, e hicimos que la frase "bloqueo aéreo" significara realmente algo.

Con las ocho ametralladoras de calibre 12,7 mm. de ataque, y las dos en la torreta de la parte superior del fuselaje, se consiguió oponerse eficazmente al fuego defensivo que hacían los japoneses desde la cubierta de cualquier barco, ya fuera una embarcación armada o un crucero ligero. Para los casos de cruceros de batalla o acorazados, cambiábamos la táctica bombardeando desde gran altura en vuelo horizontal.

El *B-25* no fué el único avión que modificamos, ya que cada nuevo tipo de avión de los que nos enviaron lo sometimos a alguna transformación.

En el *B-24* tropezamos con un problema similar, pero a causa de otras razones. Una de ellas motivada por las cinco ametralladoras calibre 12,7, que tenía la nariz, que no dejaban espacio suficiente durante el ataque ni para el bombardero ni para el ametrallador.

Antes de que dejásemos de usar los *P-39* los modificamos. Se les reconstruyeron las alas, a fin de poder alojar las bandas de munición para ametralladoras de calibre 12,7 milímetros, que sustituyeron a las de 7,7 mm.

El *P-47* tenía un defecto diferente. Este avión, con un radio de acción reducido, sólo podía operar con cierta segu-

ridad en caso de defensa de nuestros aeródromos; pero la situación era diferente, ya que teníamos que salir a grandes distancias para buscar al adversario y destruirlo, porque en esos momentos éramos nosotros los que llevábamos la ofensiva a territorio japonés; por tanto, el avión debía tener un mayor radio de acción, es decir, una mayor capacidad de gasolina. El tiempo de que disponíamos era escaso, y tuvimos que lanzarnos de lleno a solucionar el problema. El 5.º Mando de Servicio Aéreo tuvo solamente seis semanas para construir depósitos auxiliares, con el respectivo sistema de alimentación; durante este plazo se presentaron una serie de problemas de mecánica; pero, al final, se obtuvo un excelente depósito auxiliar, que aumentó en 2/3 el radio de acción del P-47. Se dotó cada aeroplano de estos depósitos, hechos a mano, y con otros construídos por fabricantes australianos.

No pasó mucho tiempo sin darnos cuenta de que los P-47 necesitaban mayor radio de acción, y empezamos a estudiar dónde podríamos colocar más gasolina. Nuestros Ingenieros lograron, al fin, algunos resultados, tras numerosos tanteos y desplazamientos del centro de gravedad, que en condiciones normales, en tiempo de paz, hubiera horrorizado ensayar a cualquier ingeniero aeronáutico.

Aunque creo preferible no hacer modificación alguna en los aviones, porque en realidad falta tiempo, debido al enorme trabajo que pesa sobre las organizaciones durante el desarrollo de los planes de operaciones, es lo cierto que el continuo cambio de táctica, impuesto por la diversidad de condiciones en la guerra aérea, obliga a modificar los aviones si queremos desarrollar las operaciones con buen éxito; por ejemplo, si los japoneses mueven sus aeródromos a lugares fuera del alcance de nuestros cazas, se presenta la alternativa de bombardear sin protección o la de modificar los cazas, aumentándoles el radio de acción, y antes de perder nuestros bombarderos es preferible modificar los cazas. Por este motivo aconsejo a mi personal para que cualquiera que tenga una nueva idea la exponga y la desarrolle. No me importa el grado o la experiencia del promotor de la idea: lo que me interesa es que si es buena y puede realizarse, recibirá toda la ayuda posible para que salga adelante con ella. Hemos tenido muchos quebraderos de cabeza, pero hemos conseguido excelentes resultados, especialmente con el personal de tierra.

Un día un sargento me envió una nota dándome una solución para aumentar el tamaño de la caja de bandas de munición para ametralladora, con el fin de subsanar la dificultad que se presentaba a los ametralladores de quedarse sin municiones, pues la caja era muy pequeña. Se construyó una mayor, diseñada por el sargento, caja que aún tenemos en uso.

Otro soldado presentó un esquema para que una ametralladora de 12.7 pudiese disparar a razón de 1.500 disparos por minuto. La idea me pareció buena, autorizándole que la llevara a cabo. Se hizo el ensayo, se dispararon los 1.500 tiros en un minuto; pero no adoptamos la idea porque el cañón se fundió. Sin embargo, sacamos algunas experiencias de este ensayo y de los trabajos de este soldado.

La próxima lección que aprendimos fué la forma de ayudar a las tropas terrestres a conquistar terrenos aptos para poder construir aeródromos y avanzar de este modo la línea de bombardeo, desde donde se les ayudaría nuevamente en sus avances y conquistas de futuros aeródromos.

El primer paso para poder avanzar la línea de bombardeo es ganar y mantener por medio de nuestros cazas el dominio del aire, tan a retaguardia como sea posible, en el territorio enemigo. Después, ejercer el bloqueo aéreo de las posiciones o partes de la costa japonesa a las cuales se quería impedir la llegada de abastecimientos y refuerzos. En seguida, los bombarderos entraban en acción, atacando con sus bombas todo el sistema defensivo, destruyendo metódicamente su artillería, almacenes, campamentos, etcétera. Finalmente, la Aviación escoltaba la expedición anfibia hasta su desembarco, y mientras se llevaba éste a efecto; la escolta aérea continuaba ininterrumpidamente sus ataques de destrucción sobre todos los puntos de resistencia enemiga, hasta que la cabeza de playa era abandonada por éste. También atendían nuestras fuerzas aéreas a los suministros de toda clase, que eran lanzados con paracaídas. Una vez que las tropas alcanzaban una zona a propósito para aeródromo, procedían a acondicionarla rápidamente para que pudiesen tomar tierra los transportes, pudiendo de este modo ser abastecidas por medio de aviones de carga, regresando en caso necesario con heridos que era urgente evacuar. Pronto, el campo para transportes se convierte en un aeródromo para cazas, después para aviones de ataque, hasta que, finalmente, se pone en condiciones de ser utilizado por aviones de bombardeo.

Nuestra misión inicial era proteger a las fuerzas que desembarcan, destruyendo todo lo que se oponía a ellas.

En las misiones de protección de los avances de nuestra Infantería empleamos siempre todos los aparatos disponibles, aun los bombarderos de gran radio de acción, que se utilizan aun en misiones de menos de 400 kilómetros de distancia.

El día designado para el asalto de posiciones enemigas se olvidan los objetivos lejanos y todo se concentra en el lugar de la operación; actuamos como apoyo aéreo y nos lanzamos con todo el material de que disponemos para proporcionar el máximo apoyo a las tropas. Tan pronto como se gana el objetivo, los ingenieros construyen la pista para aterrizaje de los cazas, que más tarde escoltarán a los bombarderos de gran radio de acción.

Sin embargo, no siempre hemos empleado la misma táctica anteriormente expuesta. Se han conquistado aeródromos japoneses, situados muy a retaguardia de nuestras líneas, sin otros medios que los propios de aviación.

Por ejemplo, Marilinan fué conquistado para aprovecharlo como base avanzada de caza, sin auxilio del Ejército de tierra. Otro ejemplo es Nadzab, cuya ocupación completó la conquista de Lae. Y seguiremos así, tal vez, usando estos métodos, ya que las circunstancias nos obligan a cambiarlos continuamente.

Debido a la lenta reacción mental de los japoneses, en los ataques empleamos determinada táctica, y antes de que comiencen a actuar contra ella cambiamos de sistema. Esta es la razón de no haber querido establecer procedimientos determinados para una acción, tal como ha ocurrido en otros teatros de operaciones. Tal vez la razón principal sea la de no haber alcanzado todavía zonas con importantes objetivos industriales.

Constantemente se están planeando ataques, y el trabajo de preparación comienza tres meses antes. Se estudian continuamente, uno tras otro, hasta que se obtiene el

que exactamente se necesita. Después se lo entregamos a los que van a tomar parte en él para que hagan las críticas que estimen convenientes, volviendo a nuestro poder para ser estudiado nuevamente, hasta decidir el que estimamos mejor.

A continuación se ensaya. Creemos en la utilidad de los ensayos en este teatro de operaciones, y debido a ello ninguna operación se lleva a cabo si antes no se ha practicado intensamente. Hemos visto que no basta que los jefes de Grupo y Escuadrillas sepan lo que deben hacer y conozcan exactamente el plan, pues, aun así, pueden tener errores. Es preciso que se den cuenta práctica de todos los detalles para ponerlos en ejecución "a tiempo", para que se realicen exactamente en el momento preciso; por consiguiente, todas las grandes operaciones deben ser ensayadas en todos sus aspectos. Así no se desperdician municiones.

Todo lo ocurrido en la batalla del mar de Bismarck no ha sido casual, puesto que ese combate fué preparado, planeado y ensayado, y aun elegimos el lugar del encuentro. Una posición desde la cual todas nuestras unidades pudieron enfrentarse contra los japoneses con el máximo de eficacia. Calculamos, con lujo de detalles, el momento en que el enemigo se encontraría en este lugar; pero erramos: lo hizo antes de todas nuestras previsiones. Nos reunimos en el mismo punto y con la misma cantidad de gasolina y bombas y con los mismos problemas de navegación que habríamos de tener el día del ataque.

En la operación de Lae, el 5 de septiembre de 1943, lanzamos desde el aire 1.700 hombres en un minuto y diez segundos, treinta millas al oeste de Lae, en Nadzab, forzando de este modo a los japoneses a rendir una base que habían construido empleando para ello diecisiete meses. Esto significó que tuviesen que abandonar su gran plan de dominio aéreo de Nueva Guinea, y con ello quedó demostrado que una preparación intensa en cada una de sus fases, bombardeo, tiro rasante, operaciones combinadas, desembarcos dispersos, infiltraciones y paracaidistas son de un resultado positivo.

Esa operación también fué ensayada en gran escala, y para ello se seleccionó un lugar parecido a Nadzab. En este ensayo participaron todas las unidades que actuaron en realidad. Los aviones de tiro rasante abrieron el ataque con munición y bombas verdaderas, se tendieron cortinas de humo y hasta hubo lanzamiento de algunos paracaidistas, ya que no era necesario que saltaran todos, porque conocían bien su misión, como lo probaron más tarde. Todas las contingencias fueron previstas, desde los abastecimientos de todas clases hasta el lanzamiento de todos los tipos de municiones. Sin embargo, hubo una sola cosa que no pudo prepararse: el tiempo atmosférico.

Todo ocurrió exactamente como había sido planeado, ocasionando el máximo de pérdidas al enemigo y teniendo nosotros un mínimo.

Una nueva clase de ensayos se empleó más tarde, antes del ataque que el 26 de diciembre de 1943 realizamos contra el Cabo Gloucester; en esta ocasión practicamos contra un objetivo enemigo secundario. El ensayo lo hicimos en gran escala, usando más fuerza de la que en realidad necesitábamos; perseguíamos con ello dos finalidades: una la de batir el objetivo y la otra la de sincronizar nuestros ataques; esto último era muy importante, puesto que la operación verdadera había de llevarse a cabo de noche.

Actualmente lo relacionado con el aire en este teatro de operaciones está dividido en dos secciones, que se encuentran bajo mi mando. El General Whitehead tiene a su cargo el sector de Nueva Guinea, sector que está formado principalmente por la Quinta Fuerza Aérea, aumentada por Grupos australianos.

El Comandante de Aviación de la R. A. A. F. es mi delegado en el área NO. Este sector tiene, en su mayor parte, aviones y personal australianos y algunas unidades de la Quinta Fuerza Aérea holandesa. Este sector es relativamente tranquilo con respecto a Nueva Guinea, pero es de vital importancia. Los reconocimientos que se hacen no solamente sirven para la defensa de Australia, sino también para las futuras operaciones contra las ricas islas que se encuentran en dirección NO. Lo atestiguan así las misiones de bombardeo que se han realizado—probablemente las más largas—, misiones que se están llevando a cabo principalmente contra las Indias Orientales holandesas.

Hasta abril de 1943 operábamos en forma muy limitada. Por aquella época la producción en Estados Unidos comenzó a aumentar rápidamente, lo que constituyó una ayuda que nos hacía mucha falta, pues debido a que en el arco formado por Soerabaja, Java, Rabaul, los japoneses tenían una cantidad de aviones tres veces mayor que la nuestra, no sé, francamente, por qué no nos destruyeron entonces. Recuerdo haberle dicho al General Mac Arthur que si en aquellos momentos no éramos derrotados por los japoneses, tendríamos las fuerzas suficientes para conseguir poco después el dominio del aire y montarlo, y que sucedería así si éramos lo bastante listos para mantenerlos en jaque.

Durante el mes de abril de 1943 los japoneses hicieron tres "raids", de 75 a 100 aviones cada uno, en cuatro días; pero los objetivos elegidos como blancos estaban tan distanciados entre sí que no nos perjudicaron gran cosa. Perdimos media docena de aviones entre cazas y bombarderos. Desde esta época no han vuelto a hacer ninguna incursión sobre Port Moresby.

Ahora ya es muy tarde, y seguirá siendo tarde para los japoneses, porque desde el 17 de agosto de 1943, cuando les destruimos su poderío aéreo en Wewak, la oportunidad nos ha venido favoreciendo. A la conquista de Lae y de Salamaua, en septiembre, siguieron rápidamente la toma de Markham-Ramu Valley, como también la captura de Dumpu, Hinschhafen, Arawe, Gloucester y Saidor.

A medida que nuestras fuerzas terrestres avanzaban, avanzó también la línea de aeródromos para bombarderos. Nuestro bloqueo aéreo destruyó al enemigo, en veinte minutos, en Rabaul, el 2 de noviembre de 1943. Fueron hundidos 41 barcos en el puerto, con un desplazamiento de 114.000 toneladas, y 63 aviones en combates aéreos y 13 en el suelo. La ciudad fué incendiada, mutilándose todas las reservas que habían acumulado durante catorce meses. En febrero de este año hundimos, en tres días, 25 barcos que estaban tratando de abastecer y llevar tropas a Kavieng y Rabaul. A fines de marzo nuestras bombas hundieron los siete barcos del convoy que iba hacia Wewak.

No les fué muy bien a los japoneses a lo largo de la costa norte de Nueva Guinea; conseguimos el dominio aéreo e impedimos que volviesen a levantar la cabeza.